

СПОСОБЫ ОПТИМИЗАЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ОАО «УРАЛХИМПЛАСТ»

В настоящее время на ОАО «Уралхимпласт» сложилась спонтанная производственная схема получения и отправки грузов, в которой имеется много логистических нарушений и недостатков: множество холостых пробегов, параллельных перевозок, простоев грузового транспорта. На предприятии есть проблемы с автомобильной доставкой сырья, материалов и готовой продукции.

Эти проблемы связаны с размытием транспортных компетенций. Организацией автоперевозок заняты специалисты различных отделов: отдела материально-технического снабжения, отдела оборудования, отделов продаж, отдела внешнеэкономических связей, отдела дистрибуции, отдела главного механика, отдела главного энергетика, отдела капитального строительства. Отсутствует координация действий по выбору схем организации кольцевых маршрутов, а также нет координации при заказе автотранспорта, что приводит к сгущенному приходу и простоям автотехники.

Вышеперечисленные логистические проблемы и нарушения приводят к множеству нежелательных последствий. Рост удельных транспортных расходов влечет рост привлеченного частного транспорта (рис. 1). До 30 % рабочего времени сотрудники отделов заняты организацией грузоперевозок, хоть это и не их специализация, а руководящий состав выполняет диспетчерские функции, что приводит к недовольству клиентов, а также к их потере. Темп роста транспортных расходов превышает темп прироста выручки. Предпочтения потребителей все больше отдаются скорости и гибкости доставки, поэтому малые партии продукции в сочетании с оперативностью доставки делают доставку автомобильным транспортом все более популярной по сравнению с железнодорожным транспортом (рис. 2).

К недостаткам железнодорожного транспорта (ЖД) следует отнести режим разгрузки, хранения на складе и погрузки на внутригородской автомобильный транспорт (АТ) для доставки больших партий потребителям небольшими объемами. В АТ этот режим отсутствует. Перевозки по ЖД не доставляют груз от производителя к потребителю непосредственно. Обязательное условие таких перевозок перегрузка на внутригородской АТ. Эти перевозки можно рассматривать как смешанные.

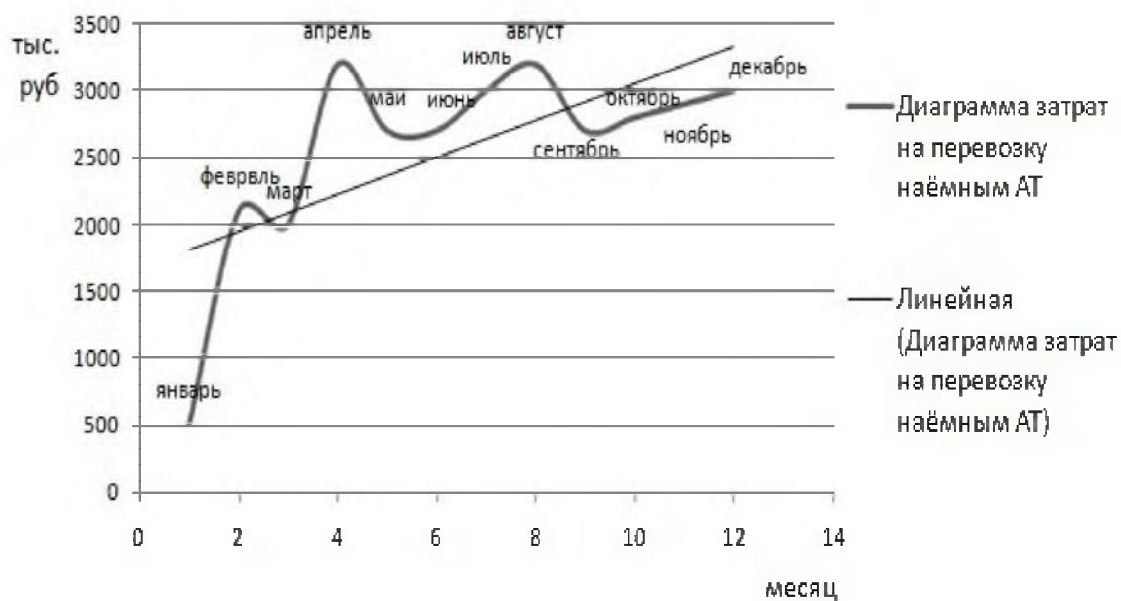


Рис. 1. Диаграмма затрат на перевозку наемным автомобильным транспортом, 2009 г.

Из графика (рис. 1) следует, что с течением времени затраты на перевозку наемным АТ увеличиваются, при незначительном колебании объема грузов. Скачки затрат на графике обуславливаются разницей цен и их ростом у частных перевозчиков.

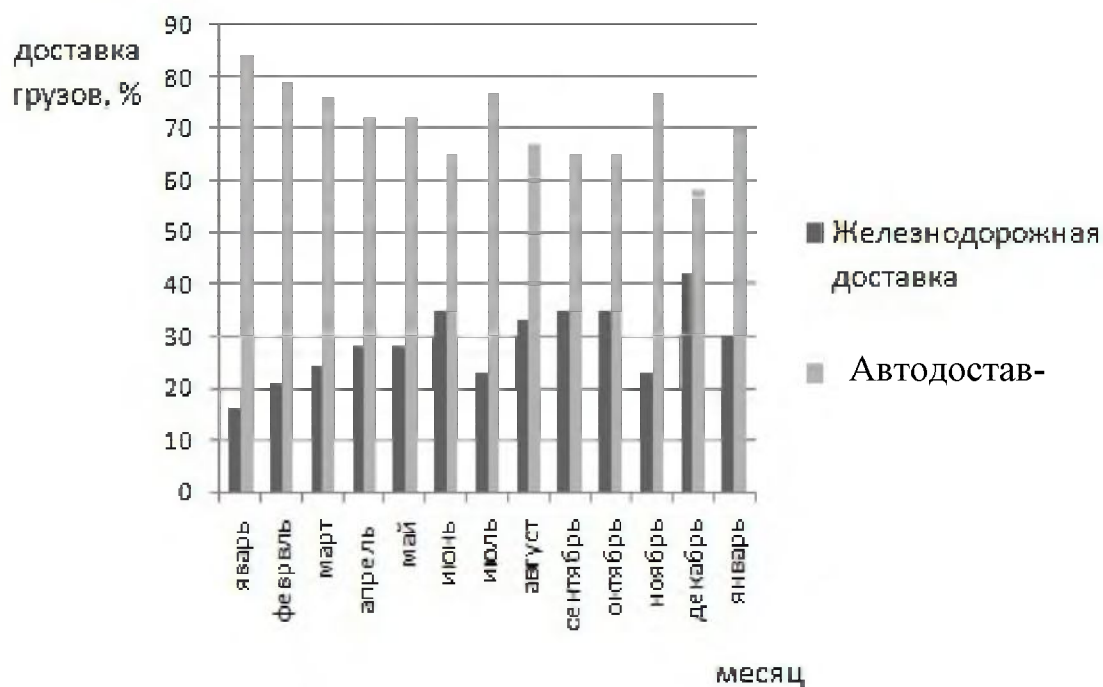


Рис. 2. Диаграмма соотношения железнодорожной доставки и автодоставки, 2009 г.

Из диаграммы (рис. 2) следует, что предпочтение в доставке грузов отдается автомобильному транспорту. Так как среднее значение использования автомобильного транспорта за год составляет 72 %, а использование железнодорожного транспорта – 28 %.

Из сравнения диаграмм видно, что при меньших объемах перевозок грузов ЖД имеются более высокие перепады, чем при перевозке АТ. Это связано с неритмичностью размещения заказов на доставку грузов.

Сложившуюся схему грузоперевозок необходимо оптимизировать с целью снижения затрат, повышения прибыли и конкурентоспособности предприятия.

Для повышения экономической эффективности предприятия целесообразно отказаться от смешанных перевозок и заменить их перевозками автомобильным транспортом. Это объясняется уменьшением затрат, так как использование смешанных перевозок требует расходов на перегрузку, складирование и хранение грузов.

В настоящее время перевозки все чаще осуществляются небольшими партиями. Из этого следует, что грузоперевозки автомобильным транспортом экономически выгоднее, чем использование железнодорожного транспорта.

Грузоперевозки на предприятии осуществлялись заводским автомобильным и привлеченным транспортом. В настоящее время с целью снижения затрат перевозки грузов осуществляются, в основном, привлеченным автомобильным транспортом. Переход на частный автомобильный транспорт экономически выгоден потому, что затраты на содержание заводского автомобильного парка значительны.

Вышеперечисленные направления оптимизации грузоперевозок показывают, что использование наемного автомобильного транспорта наиболее экономически выгодно для предприятия, по сравнению с другими используемыми видами грузоперевозок.

УДК 628.01.001.2

Студ. Г.Ю. Сметанин
Рук. О.Ю. Арефьева
УГЛТУ, Екатеринбург

ПРИМЕНЕНИЕ ШПИЛЕК В МАШИНОСТРОЕНИИ

На рис. 1 приведены основные конструкции шпилек. Конструкция жесткой шпильки (рис. 1, *а*) со стержнем диаметром, равным диаметру резьбы, выходит из употребления и применяется только для коротких шпилек.